Jaro 12 Aŭgusto 1960 N-ro 6



LA INTERNACIA FERVOJISTO

ORGANO DE **I. F. E. F.**

LA INTERNACIA FEDERACIO ESPERANTISTA FERVOJISTA

Sekretariejo : Orteliusstraat 108.III Amsterdam, Nederlando

La reloj ligas la landojn, Esperanto la popolojn

La pendfervojo trans la Wupervalo, Germanio

La pendfervojo trans la Wuppervalo Germanio.

La fervojo trans la Wupper apud Kolonjo estas unu el la kelkaj, kiuj estas sukcesaj. La sola relo kuŝas sur A-forma konstruajo. Ĉiu vagono havas 50 sidlokojn, kaj ĝi estas portata de du platvagonoj.

Dereliĝo ne estas ebla. Se io rompiĝas, la vagono restas pendanta sur la ĉasio de la platvagono.

En la kurboj la vagonoj iom kliniĝas — la transiro de vertikala al la iom oblikva pozicio reguliĝas nerimarkeble por la pasaĝeroj.

La vagonaro estas pelata de du motoroj de po 36 ĉ.p., kiuj ricevas la kurenton pere de elektra relo.

NIA 12-a KONGRESO EN HELSINKI

Suomio estas lando, kiu ĝenerale ne allogas turistojn el okcident- kaj sudeŭropo. Oni preferas la varmon de la Rivièro kaj la grimpadon sur la majestaj montoj. Ni do ankaŭ ne atendis ke multaj samideanoj vizitos la kongreson ĉi-jare, despli, ĉar la vojaĝo al Helsinki estas multekosta kaj longa. Tamen ni subtaksis la kuraĝon de la fervojistoj. Montriĝis nome ke eĉ gekolegoj el Jugoslavio, Hispanio kaj Nederlando ne timis la pli longan vojon tra Haparanda. La nombro da kongresanoj superis niajn plej obtimismajn supozojn. Ĝi estis 282 el 13 landoj. Rimarkinde tamen estis ke tiom malmultaj kolegoj el la skandinaviaj landoj ĉeestis.
Ĉu eble la monato junio ne estas favora por ricevi forpermeson?
Ankaŭ ni malhavis la konatajn vizaĝojn de multaj pioniroj el diversaj aliaj landoj. La fakto, ke kelkaj el ili estas jam pensiitaj, certe estis la ĉefa kaŭzo de ilia foresto.
La akcepto de la kongresanoj, kiuj alvenis sabaton la 11-an iris glate. Rapide la L.K.K.-anoj kondukis ilin al la kongresejo kaj tranoktejoj. Je la sama vespero okazis la interkonatiĝa kunveno en la domo de la Laborista Instituto. De ekstere oni ne supozus, ke tiu Domo estas tiom moderna kaj komforta. Ĝi entenas i.a. festsalonon kun 500 amfiteatre lokitaj seĝoj, unu malpli grandan salonon, vastan restoracion kaj multajn instruĉambrojn. Dimanĉmatene ni ariĝis en la granda festsalono por la solena malfermo. La prezidanto de la L.K.K. bonvenigis nin, skizis la preparan laboron, kaj dankis siajn kunkomitatanojn pro ĉio, kion ili faris por sukcesigi la kongreson.
Post li salutis la kongreson s-ro Erkki Aalto, Ĉefdirektoro de la Finna Ŝtata Fervojo. „La fervojistoj", li diris, „laborantaj en la servo de la trafiko, bone komprenas, kiel multe faciliĝus la interrilatiĝo de homoj, se oni ĉie en la mondo povus uzi komunan lingvon. Tial mi subtenas la strebadon de la esperantistoj. Al la kongreso mi deziras bonan sukceson kaj esperas ke la anoj dum la kelktaga restado trovu tempon por konatiĝi kun la norda lando, kaj ke ili konservu agrablajn memorojn pri ĝi kaj ĝia popolo".
Poste salutis la kongreson la reprezentantoj de la diversaj fervojaj administracioj, sindikatoj, esperanto-unuiĝoj, la landaj IFEF-delegitoj kaj sinjoro Mollion por FISAIC. Kiel lasta la IFEF-prezidanto s-ro De Jong alparolis la ĉeestantaron. Li skizis la celon de niaj kongresoj, kaj laŭdis la laboron de la L.K.K.
La fervoja muziksocieto, kiu ludis antaŭ la malfermo kaj dum la paŭzo, finis per „La Espero".
En la posttagmezo de la sama tago ni rondveturis la urbon per aŭtobusoj kaj propra-okule povis konstati ke Helsinki, kontraŭe al la supozoj de la plej-

multo, estas vere moderna urbo kun grandaj konstruaĵoj, komfortaj loĝejoj, belaj parkoj kaj multaj ripozamuzejoj.
Post la kutima komuna fotografado ni vizitis la Parlamentejon. Ne por ĉeesti iun kunsidon, sed nur por rigardi kaj admiri ĝian internon.
Sekvanttage komenciĝis la kongresaj laboroj, interrompitaj de vizito al la urbodomo en kiu S-ro Mollion honoris la helpurbestron s-ron Kivistö per arĝenta medalo de la Urbo Parizo.
La decido, okazigi la kunsidojn de la diversaj komitatoj antaŭ la labor-kunsidoj, montriĝis esti sukceso, ĉar pro tio ni povis fintrakti la labor-kunsidojn en unu tago. La protokoloj de la koncernaj kunsidoj estos presataj en la aŭgusta kaj oktobra numeroj de L.I.F., sed ĉi tie ni menciu tamen kelkajn decidojn kaj rezultojn:
La terminara laboro bone progresas. Nederlando jam komencis publikigi sian parton en sia organo la „Fervojisto", por ke la membroj jam nun povu uzi la terminojn en la korespondado.
Jugoslavio decidis sekvi tiun ekzemplon.
Post Germanio, ankaŭ la Fervojaj Administracioj de Jugoslavio, Pollando kaj Hungario presigis Esperantlingvajn klarigojn en sia Horaro.
La aliaj landoj daŭrigas la klopadon en tiu direkto.
La fakprelegoj venkis la „infanmalsanon" kaj fariĝas pli koncizaj kaj instruaj. Ili estos presataj en L.I.F., por ke ĉiu membro povu ilin legi.
Preskaŭ ĉiu landa sekcio nun havas propran organon, parte Esperant- kaj nacilingvan, kio tre faciligas la varbadon de novaj adeptoj.
La fakto, ke la restoracio troviĝas en la kongresejo, tre favoris la glatan funkciadon de la kunsidoj, ĉar pro tio ni povis tre limigi la intertempojn. Ankaŭ la memservado de la manĝaĵoj iris mirinde glate. En neniu antaŭa kongreso la homoj estis tiel rapide kaj kontentige servataj.
Agrabala fino estis la tuttaga ekskurso al Tampere, pri kiu ni havas nur unu rimarkon, nome ke la ŝipveturo daŭris tro longe. Tia veturado povas esti agrabla, sed nur se la ŝipo estas tiom granda, ke la homoj povu promeni sur la ferdeko, kaj ne bezonas resti sidantaj, pro timo perdi sian lokon. Tiun rimarkon vi ne konsideru plendo kontraŭ la aranĝintoj, sed nur konsilo al la venontaj L.K.K.-oj.
Entute ni estas pli ol kontentaj pri ĉiuj aranĝoj, pro kio ni ĉi-loke ankoraŭfoje esprimas nian dankon al s-ro Narvalla kaj liaj helpantoj.

LA REDAKTORO RESPONDAS

al S-ro Mielcarek en Poznan:

Vian informon pri Esperanto-informejo en la Internacia Foiro en Poznan mi ricevis tro malfrue por enpresigi en la junia numero de L.I.F. Viajn kontribuojn ni tre ŝatas, sed bonvlu atenti ke nia organo aperas nur alternmonate.

Al kelkaj aliaj ensendintoj:

Pro la ampleksa kongresa materialo mi devas prokrasti la enpresigon de diversaj artikoloj.

DEZIRAS KORESPONDI

Pensiita fervojisto deziras interŝanĝi postmarkojn kun samideanoj en ĉiuj landoj. Skribu al: F. J. Berman, Hooft Graaflandstr. 29, Utrecht, Nederlando.



PRI LA FAKPRELEGOJ

Dum la 12-a IFEF-kongreso la respondeculoj serĉis solvon koncerne la fakprelegajn problemojn. En Linz komitato estis komisiita, trakti la aferon por la venonta jaro. La artikolo 16 de la Kongresa Regularo pro tio devis kaj devos esti rigardata provizore malrigida. Flanke de tiu komitato estis donitaj sugestoj al LKK por la fakprelego en Helsinki. Kvankam unue ŝajnis, kvazaŭ tiuj klopodoj fiaskis, tamen la afero venis al kontentiga fino. Magistro Narvala faris prelegon laŭ la deziritaj principoj pri la temo: „Kiel la finnaj fervojoj luktas kontraŭ la vintro". Li kompletigis la prelegon per lumbildoj kaj liveris konsiderindan kvanton da kompletaj prelegtekstoj same kiel resumoj de li mem verkitaj.

Ambaŭ estis disponigitaj al la delegitoj kaj redaktoroj. Tiamaniere ĉiu landa asocio post ĉiu tiu kongreso la unuan fojon havas la eblecon, laŭbezone kaj -vole utiligi tekston aŭ resumon por publikigo aŭ en la internacia aŭ en nacia lingvo en iu ajn speco de gazeto, por informo de la administracio pri niaj metodoj ktp. Krom tio la redaktoro de la internacia organo tutcerte povos disponigi en du sinsekvaj numeroj la spacon por publico de la **kompleta** teksto, tiel ke la tuta anaro povos informi sin pri la fakprelego. Sendube tiel la fakprelego en tre efika maniero kaj multflanke povos esti eluzata. Kiel valora estas tia metodo oni ekkonas el tio, ke la oficiala dokumentservo de la Germana Federacia Fervojo envicigos en siajn publikaĵojn la prelegon de Helsinki kun indiko de la lingvo Esperanto kaj de la fonto, nome „La Internacia Fervojisto".

Tiamaniere ĉiu faka interesulo trovos ekz. sub serĉvorto „Finnlando" i.a. nian prelegon. Per ĉi tiuj linioj ĉiuj landaj asocioj kaj redaktoroj estas urĝe petataj, laŭeble kaj iel ajn utiligi la tekston aŭ resumon. Por la estonto la fakprelega komitato ne plu estos necesa, ĉar en Helsinki oni solvis la problemojn alimaniere en la delegitara kunveno kaj en speciala kunsido de kelkaj kompetentuloj. Laŭ propono de Francio kaj aprobe flanke de la delegitoj funkcios nun denove trimembra rektorato laŭ kongr. reg. art. 16, sed anstataŭ estrarano en ĝi laboros komisiito de la estraro, kiu kaŭze de siaj spertoj zorgos por plejeble efikaj kaj altnivelaj prelegoj. La du aliaj membroj ŝanĝas. Ili konsistas po el membro de la pasinta kaj de la venonta kongresoj. La du anoj de la Terminara Komitato (Blondeaux kaj Ritterspach) ankaŭ estontece kunlaboros korektante la tekstmanuskriptojn. La komisiito estas kol. Giessner, Germanio. La jugoslava delegito akcentis la edukan taskon de la landaj asocioj. Estas afero de la unuopaj asocioj, eluzi la prelegojn por progresigi kaj lingve eduki siajn membrojn.

La prelego en la 13-a kongreso en Barcelono koncernos la specialajn kondiĉojn en Hispanio. Ĝi temos: „La larĝa spuro en Hispanio". Gi.

KIEL LA FINNAJ FERVOJOJ LUKTAS KONTRAŬ LA VINTRO

Kongresa prelego

El la geografia situo de Fnnlando sekvas, ke la finnaj fervojoj ĉiam devis fari specialajn aranĝojn je la relvojo mem kaj je la veturilaro por ebligi trafikon dum vintra tempo. Parte tiuj aranĝoj estas nur instrukcioj por uzado de la instalajoj kaj por trafika funkciado sed parte estas ankaŭ bezonataj specialaj iloj kaj aparatoj por venki la vintrajn cirkonstancojn. Precipe forigo de neĝo el la relvojo kaj sekurigo de la movebleco de trakforkaj pintreloj estas laboroj, por kiuj estas bezonataj diversaj neĝforpuŝiloj kaj glaciforigiloj. Estas ofte necese, por eviti trafikajn interrompojn, rapidege forigi el relvojo grandajn amasojn da neĝo, per kiuj subita neĝblovado de tempo al tempo surprizas la fervojon. Dum la lastaj jaroj oni devis eĉ pli multe ol antaŭe atenti neĝplugadon, post kiam la fervojoj komencis por persontrafiko pli kaj pli uzi malpezan veturilaron, speciale tielnomatajn relaŭtobusojn. La Finnlanda tereno tamen estas tiel ebena, ke ne okazas tiaj lavangoj aŭ neĝfaloj, kiel ili ofte endanĝerigas montarajn fervojojn. La plej malfacila minaco por la regula fluo de trafiko operas kaŭze de daŭra neĝblovado aŭ -ŝtormo, se oni ne povas sufiĉe ofte forpuŝi la neĝon, kaj se la malseka neĝo havas tempon ekfrostiĝi, fariĝante malmola neĝkrusto aŭ glacio.

Por ke oni ricevu pli bonan komprenon pri la malfacilajoj, kiujn neĝo kaŭzas, kaj pri la helpo, kiun donas por la trafika funkciado la nuntempaj neĝpluglioj kaj -forĵetiloj, ni klarigu la situacon dum la unuaj tempoj de fervojoj. Ĝis la jaro 1880 ekzistis neniaj neĝplugiloj, sed la relvojgardistoj devis teni la trakon senneĝa per tiuj laboriloj, kiujn ili tiam havis. Oni uzis iaspecajn longtenilajn ŝovellojn puŝatajn alterne laŭlonge de ambaŭ reloj, aŭ ankaŭ etajn manplugilojn. La lastenomitaj estis tiel malpezaj, ke du personoj, ordinare la relvojgardisto kaj lia edzino, kapablis ilin manipuli. Laborado per tiaj simplaj iloj estis kompreneble malrapida kaj peza, kaj tial oni en la komencaj tempoj ne kapablis teni la trafikon vintre en la sama vasteco kiel somere.

La unuajn neĝplugilojn puŝatajn de lokomotivo oni konstruis en 1880. Ili ne havis radojn nek bufrojn. La akra pinta steveno estis kovrita per ferlado kaj kuŝis senpere sur la reloj. La malantaŭan parton portis du feraj glitŝuoj. Ĉe trakforkoj kaj traknivel-pasejoj oni devis per du ekscentraj diskoj manipuleblaj per levstango levi la tutan antaŭan parton. En la fino de la jarcento oni komencis uzi tielnomatajn Linder-tipajn neĝplugilojn, kiuj dum kelkaj jardekoj restis la plej gravaj neĝforigiloj de la fervojoj. Tuj plugiloj similis al malgrandaj tegmentvagonoj, kiuj havis fenestrojn kaj en la flankaj kaj en la frontaj vandoj. La frontvando pintiĝis en rektangulan formon kaj estis kovrita per ferplato ĝis la alteco de 1,7 metroj. Neĝpuŝiloj, en la sekvo nomataj „puŝ-aloj", estis kvar, du por ambaŭ vetursencoj kaj ili estis 1,7 metron altaj, 80 milimetrojn dikaj kaj faritaj el ligno, kaj ankaŭ kovritaj per ferplato.

El tiu neĝplugila tipo oni evoluigis alian tipon, kiu estis pli konvena por dutraka relvojo. Ĝi estis nesimetria kaj havis tian konstruon, ke la kojnforma trunko kaj du kline fiksitaj puŝaloj, direktitaj al du kontraŭaj direktoj, puŝis neĝon al unu flanko de la trako Ĝi estis uzata ankaŭ por forigi neĝon el staciaj trakaroj. Oni forpuŝis la neĝon de la ĉefa trako al la unua neĉefa trako, de tie al la dua ktp, ĝis ĝi estis ekster la trakaro, aŭ oni per plugado kolektis neĝon al unu loko sur la stacia trakaro kaj de tie forveturigis ĝin ĉevale.

Ĉar la neĝplugiloj estis relative malpezaj, kaj por eviti akcidentojn ĉe traknivelpasejoj kaj trakforkoj, kie la antaŭa puŝ-plato estis levenda, oni ne rigardis kiel saĝe meti la plugilon antaŭ la lokomotivon, sed ordinare la lokomotivo veturis antaŭe kaj tiris la plugilon. Nur en la staciaj trakaroj oni faris escepton.

La rapideco de neĝplugiloj komence estis relative malgranda, sed de la jaro 1911 estis permestata eĉ rapido de 40 km po hore.

Per tiuj neĝplugiloj oni atingis eĉ dum multneĝaj vintroj tre kontentigajn rezultojn, almenaŭ sude, kie la trafiko estis pli vigla. Pluglaboron multe faciligis ankaŭ tio, ke la antaŭaj partoj de lokomotivoj estis konstruitaj laŭ formo de plugilo kaj leviĝis nur 10 cm super la relojn. Tiel lokomotivoj mem forigis la supran neĝtavolon, kiu plej multe malhelpis la trafikon. Pli malfrue estis uzata ĉe lokomotivoj ankaŭ specialaj neĝ-aloj, kiujn oni forprenis por somero. Laŭ la tempo aperis plibonigoj al neĝplugiloj, kaj novaj iloj estis uzataj. Precipe estas menciindaj la funkciigado de puŝaloj kaj levado de puŝplatoj per kun premaero ricevata el la trakcianta lokomotivo, kaj same pligrandiĝo de la pezo de plugilo mem. Tian plugilon lokomotivo povas puŝi antaŭ si, kontraŭ tio ke la pli fruaj malpezaj plugiloj antaŭ lokomotivo

elreliĝis, kiam neĝo alpremiĝis sur la radoj. Malutilo en la originaj unuflankaj plugiloj estis ankaŭ la granda premo al unu flanko, ĉar ili puŝis neĝon el antaŭ si al nur unu flanko. Por forigi tiun mankon oni faris post la jaro 1929 la puŝplatojn tiaj, ke ili samtempe levas kaj subapogas la flanken puŝatan neĝon, kaj tiel malpliiĝas la premo flanken. La finnaj fervojoj havas nuntempe diversloke en la fervoja reto 92 neĝplugilojn. Inter ili estas ankaŭ novtipa, por eksperimenta celo laŭ kanadaj modeloj konstruita, vapormovata neĝojetilo, kiu estas provizita per rotaciantaj padeloj kapablaj jeti le neĝon pli malproksimen de la relvojo. La padeloj ricevas movan forton el vaporkaldrono troviĝanta en la trunko de la plugilo. Malgraŭ la bona principo la rezultoj de la eksperimento ne estis tute kontentigaj. La plej grava manko estis la malgrandeco de la kaldrono kaj pro tio malgranda efiko. La grandecon de la kaldrono limigas siaparte la mezuroj de la plugilo kaj ĝia ebla maksimumpezo. Por esti sufiĉe efika, la kaldrono devus esti tiom granda, ke la plugilo ne plu estus laŭcela.

Antaŭ kelkaj jaroj oni havigis por la finnaj fervojoj ankaŭ memstare funkciantajn plugmaŝinojn provizitajn per propra fonto de forto, t.n. Beilhack-neĝojetilojn. Tiaj estas nuntempe funkciantaj 3 ekzempleroj sur niaj fervojoj. Oni uzas ilin por venki la plej ĝenajn neĝbarojn. Ili funkcias simile kiel la pli frue menciita vaporforta ĵetilo, sed estas rimarkinde pli efikaj, ĉar ili enhavas du dizel-motorjn, al kiuj la pli malgranda, 72-ĉevalforta, donas trakciforton kaj la pli granda, 220-ĉevalforta, movas la rotaciantajn padelojn. La padelrado estas fikisita rekte en la fino de la krankŝafto, kaj per reguligo de la rotacia rapido de la motoro oni povas reguligi ankaŭ la rapidon de la padelrado kaj la jetdistancon de la neĝo. Tiu distanco povas esti ĝis 35 metroj, kaj tiel eĉ multneĝa loko estas plugebla tiel, ke ne fariĝas altaj neĝmuregoj. Ĝi kapablas plugi 2-metran neĝtavolon, sed dum ordinaraj vintroj la neĝtavolo estas maksimuma 1,4 metra. La Bellhackjetilo povas veturi je 0,5—30 kilometroj pohore depende de la dikeco de plugata neĝtavolo.

Tiaj neĝojetiloj estas bonegaj ankaŭ tial, ĉar oni povas uzi ilin somere por aliaj laboroj. Oni povas malmunti la padelojn kaj ilian funkciigan motoron, kaj tiel fariĝas veturilo uzebla por trakaj riparlaboroj, kiel ekzemple por transporto de riparmaterialo kaj laboristogrupoj ktp. En la somera stato ĝi veturas eĉ je 50 km pohore.

Krom neĝplugiloj estas sur la fervojoj uzataj ankaŭ diversaj aparatoj fikseblaj al lokomotivo, aŭ ankaŭ al pasaĝervagono aŭ dejorvagono. El ili la plej grava estas glacirabotilo. Per ĝi oni forigis de la trako glacion, kiu ekestas precipe sur la relvojoj proksimaj al maro kaj sur stacaj trakaroj, kie hejtataj vagonoj kaj lokomotivoj longtempe haltas vintre. La finnaj fervojoj havas 12 manforte uzeblajn aŭ mekanikajn glacirabotilojn kaj 2 maŝinfortajn, funkciantajn per kunpremaero.

La fervojoj ankaŭ penas antaŭe malebligi la formiĝon de neĝamasoj sur la traktereno. Sur vastaj benoj, kie la trak-tereno estas malalta, oni uzas barilojn faritajn el maldense najlitaj maldikaj latoj (ĉ. 70 ĝ 8 mm), t.n. neĝbarilojn, kiel ŝirmilojn kontraŭ amasiĝo de neĝo. La barilojn oni metas jam aŭtune ortangule kontraŭ la dominanta ventodirekto en distanco, kiu estas ĉ. 12—14 oble la alteco de la barilo el la ŝirmata loko. Tiel neĝo amasiĝas inter la barilo kaj la relvojo. Tielnomataj neĝgalerioj, el plankotabuloj konstruitaj ŝirmtuneloj, ne estas uzataj en Finnlando.

Krom la ordinara neĝplugado kaj forigo de neĝo el relvojo, la moviĝantaj partoj de la trako, la pintreloj, bezonas specialan prizorgadon. La traktorkistoj, kaj kiam tiaj ne ekzistas, la staciaj dejorantoj, devas teni la pintrelojn senneĝaj kaj komuteblaj. En la Finnlanda klimato, kie milda kaj frosta vetero ofte alternas, estas malfacile fari tiun laboron alimaniere ol per ŝovelilo kaj balailo. Oni tamen provis ankaŭ elektrajn varmigilojn kaj kun premaerajn blovilojn. Tiaj aparatoj tamen funkcias bone nur en konstantaj aŭ malmulte variaj cirkonstancoj. Ekzemple la elektra varmigilo konvenas por fluidigo de malseka neĝo, kiam la temperaturo restas proksima al nulo. Dum seka vetero la kun premaera blovilo tamen estas la sole uzebla.

Specialan malfacilaĵon por la finnaj fervojoj kaŭzas la traglaciiĝo de la relvoja platformo. Frostiĝo kaj deĝelo de la tero, precipe printempe, kaŭzas kaviĝojn en la platformo, kaj tial oni ofte devas reniveli la trakon. Plejparte la relvoja platformo en Finnlando konistas el ordinara grajneta gruzo, kiu ne bone tralasas akvon. La platformo el makadamo (aŭ ŝtonbalasto) estas tiurilate multe pli bona, sed de tiaj makadamigitaj ĉefaj trakoj nuntempe ekzistas en Finnlando nur 1000 km aŭ unu kvinono el la fervoja reto. Ĉar la ŝpaloj vintre estas froste kunigitaj kun la balasto, oni ne povas levi ilin kiel ordinare dum riparlaboro, sed oni devas uzi aliajn rimedojn. Tiam oni aplikas la tielnomatan kojnadon (au kejladon), kio signifas, ke oni metas diversdikajn lignajn plandumojn aŭ kojnojn, inter relojn kaj ŝpalojn. Post la definitiva degelo

oni devas forigi la plandumojn. Dum printempa sezono, kiam la vetero estas varia, oni devas kojnadi la saman lokon plurfoje. Kompreneble tiel estas malfacile, teni la relvojon ebena. La prizorgo de relvojo havanta makadaman balaston apartenas al normalaj traklaboroj, pri kiuj ne estas kaŭzo ĉi tie paroli.

La supre prezentitaj aranĝoj koncernas ĉefe la Trakan Departementon, al kiu apartenas la konservado de la relvojo kaj forigo de neĝo. La Veturilara kaj Trakeja Departemento venkas siajn dumvintrajn taskojn pli facile. El la lokomotivoj oni forigas la flug fajreroretenilojn de la kamentuboj kaj cindrujoj. Ili ne estas bezonataj vintre, ĉar bruldanĝero ne ekzistas, kaj krom tio ili vintre facile ŝtopiĝus kaj malhelpus efikan produktadon de vaporo. Se la vintro estas tre malvarma, la lokomotivoj havas malfacilaĵojn pro la glaciiĝo de akvo- kaj vaportuboj. La tuboj kondukantaj akvon el tendro al lokomotivo estas facile frostiĝeblaj, malgraŭ tio ke oni povas ilin varmigi per vaporo. Sed la varmigo ne eblas ekzemple tiam, kiam oni enfluigas akvon en la kaldronon, kaj la akvotubo povas glaciiĝi dum la laboro. Ankaŭ la vapor-hejtada tubo ofte glaciiĝas, same la klapoj de cindrujoj, kaj dum severa frostvetero eĉ la aerpumpiloj. Por tiaj okazaĵoj ekzistas en lokomotivejoj longa kaŭĉuka tubo, per kiu oni povas lasi el lokomotivo vaporon por varmigi la frostiĝintajn partojn.

En la uzado de veturilaro la vintro kaŭsas neatenditajn ŝanĝiĝojn al la normalaj deĵorplanoj. La neĝplugiloj kaj neĝtrajnoj okupas multajn trakciilojn. Ankaŭ frosto kaj precipe neĝo kaŭzas malfruiĝojn de trajnoj kun la sekvo, ke la veturvicoj de lokomotivoj miksiĝas kaj la trafiko ne funkcias per la antaŭe kalkulita nombro da lokomotivoj. Vintre oni bezonas pli multajn lokomotivojn ol somere, kaj tial la manko de lokomotivoj estas ĉiuvintra aperaĵo. Dum la plej malfacilaj vintroj fariĝis eĉ tia situacio, ke ne sufiĉas lokomotivoj al ĉiuj bezonantaj lokoj, sed la Ekspluata kaj Traka Departementoj devas interkonsiliĝi pri tio: kiuj taskoj estas la plej urĝaj? En tiaj okazoj la plej urĝa estas plugado de neĝo tie, kie la trafiko estas la plej vigla, kiel sur la ĉefaj fervojaj linioj kaj en havenoj. Duagradaj lokoj devas tiam atendi sian vicon.

Ankaŭ la Trakcia Departemento devas partopreni al la neĝlaboroj. La regiono de lokomotiv-remizo estas tenata senneĝa, kaj tie oni preskaŭ ne povas uzi maŝinforton. La regiono estas tiel plena de pintreloj kaj krucajoj, ke la uzo de neĝplugilo ne estas ebla. La kavaĵoj de la turnplatoj devas esti senneĝaj, kaj tion oni povas efektivigi nur per ŝoveliloj. La forveturigo de neĝo estas farenda per aŭtomobiloj, ĉar pro malvasteco fervojaj vagonoj ne estas uzeblaj. Ankaŭ glacio fariĝanta ĉirkaŭ la akvoprovizaj instalaĵoj estas ĉiutage forhakata.

Al la batalo kontraŭ vintro apartenas ankaŭ zorgado pri tio, ke la pasaĝeroj ne devu suferi pro malvarmo kaj ke la frost-difekteblaj varoj ne difektiĝu dum la transporto. La hejtado de vagonaro estas en Finnlando multe pli grava ol en la landoj de Meza kaj Suda Eŭropo. La pasaĝer-vagonoj estis ĉiam hejtablaj, kaj por varotrafiko ekzistis en la unuaj jaroj specialaj, hejteblaj vagonoj kaj poste ankaŭ kombinitaj vagonoj kun varmigi kaj malvarmigekipo. La hejtadmaniero ŝanĝiĝadis laŭ la teknikaj eblecoj de ĉiu tempo. En la unuaj tempoj oni hejtis la pasaĝerajn vagonojn per kestoj enhavantaj varmigitan sablon. Poste varmigo per kamenoj estis multe uzata, precipe post kiam la finna maŝinfareja inĝeniero Moring projektis kamenon konvenan por niaj cirkonstancoj. Pli malfrue estis aplikataj vapor- kaj varmakvohejtado, el kiuj precipe la lastenomita estas favorata en Finnlando. La varmakvo-hejtado nome donas pli konstantan varmon ol la vaporo kaj la instalaĵoj estas pli malmultekostaj. En ĉiu vagono ekzistis aparta kaldroneto hejtebla per ligno aŭ karbo aŭ per vaporo venanta el la ĉefa vapor-kondukilo kaj ĉirkaŭfluanta la vapormantelon de la kaldroneto. Estis uzata ankaŭ speciala kontraŭfluoaparato, en kiu la akvo varmiĝas pere de vaporo.

Nuntempe la hejtado de la tuta vagonaro okazas preskaŭ senescepte per la lokomotiv-vaporo aŭ dum haltado en stacioj helpe de nemovebla varmocentro. Varmigon de unuopaj vagonoj per gaso aŭ elektran hejtadon oni ĝis nun ne eksperimentis ĉe la finnaj fervojoj.

Krom la aferoj prezentitaj en tiu ĉi prelego apartenas al la batalo kontraŭ la vintro multaj aliaj aranĝoj, kiel ekz. la uzo de rullagroj por certigo de facila ruligo kaj la sezona ŝanĝo de lagrooleoj. La celo de tiu ĉi prelego tamen estas doni komprenon nur pri la plej gravaj kaj videblaj aranĝoj kaj samtempe eksperimenti la uzadon de Esperanto por ĉi tia temaro. Kaj nun vi, estimataj aŭskultantoj, havas okazon doni vian kritikon pri la rezulto de la eksperimento.

LA NORVEGA FERVOJMUZEO EN HAMAR



Ĉefenirejo de la Muzeo

Post unuhora trajnveturado de Oslo norden, oni alvenas al la sudfino de granda lago, kies nomo estas Mjøsa. Tiu lago estas la plej granda norvega kaj la belaj distriktoj kun grandaj bienoj, kiujn la trajno preterpasas, estas nomataj: „La koro de Norvegujo". El la kupea fenestro la turisto havas tre interesan vidon, precipe somertempe.

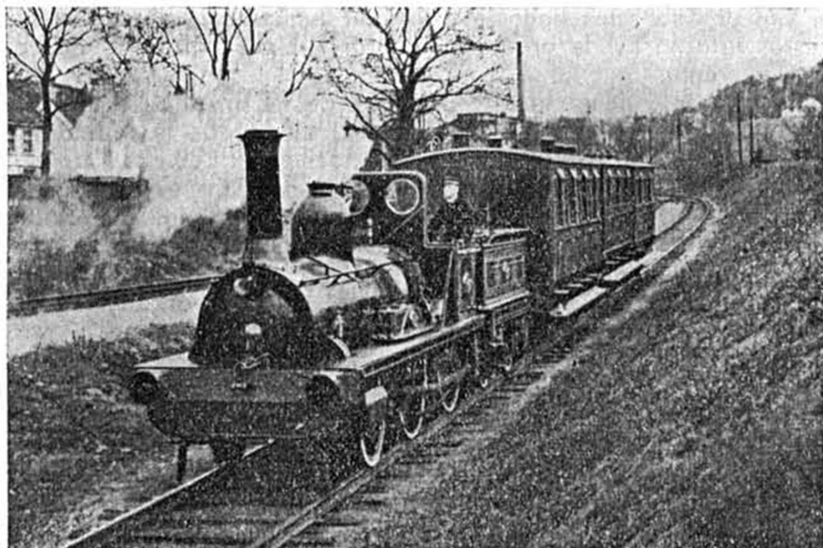
En la bienoj la terkulturistoj fervore laboras, kaj ĉe la lagbordo oni vidas somerdometojn, kie urbanoj banas sin kaj kolektas sunlumon kaj sanon. La plej tipa por la lago Mjøsa estas la pli ol 100-jara, blanka kaj belaspekta vaporŝipo „Sk:bladner", kiu ne estas funkciigata per helico, sed per du grandaj radoj. Ĝia sola tasko estas dumsomere transporti turistojn inter urboj kaj lokoj ĉe la lago.

Post duhora veturado de Oslo la trajno haltas en Hamar, la plej granda el la tri urboj ĉe la lago Mjøsa, kun 15000 loĝantoj. Apud Hamar, ĉe la lagbordo, troviĝas la muzeoteritorio, kie i.a. ankaŭ estas la fervojmuzeo. Ĝia situo apud la loka popolmuzeoj kaj ĉe la mezepoka katadralruino estas tre idilia.

Interne de tiu muzeoteritorio troviĝas la plej mallonga norvega fervojo — kompreneble sen trafiko de trajnoj. Ĝi mezuras nur 300 m. Per tiu fervojo estas tri stacioj ligitaj, nome: Kloften, Ilseng kaj Bestum.

Ĉiu el la tri stacidomoj estas de la fervoja komenco en Norvegujo, kaj cetere ili estas tiel aranĝitaj, kiel realaj stacidomoj estis antaŭ 80—100 jaroj La linio estas konstruita kiel trako antaŭ cent jaroj; ĝin krucigas promenvojoj, kaj ĉe la transirejoj troviĝas malnovaj bariloj kaj signaloj. Flanka trako direktas en la longan halon, kie staras lokomotivoj, vagonoj, drezinoj kaj inspektorveturiloj, normaltrakaĵoj kaj mallarĝtrakaĵoj. La vagonoj estas plejparte duaksaj personvagonoj inter kiuj troviĝas du tre belaranĝitaj reĝvagonoj, unu mallarĝtraka kaj unu larĝtraka. En la vestiblo la „fervojurbo" kovras unu tutan muron, kaj montras, ke se ĉiuj konstruaĵoj kaj funkciuloj de la fervojo

translokiĝus al unu loko, ili konsistigus urbon kiu fariĝus la tria plej granda en Norvegujo ku 90.000 urbanoj. Apud la oficejo situas la biblioteko kun proksimume 5000 libroj pri fervojoj kaj vojaĝoj, nepresitaj kolektaĵoj de biografiaj informoj pri fervojistoj, kaj cetere troviĝas tie protokoloj kaj dokumentoj el la unuaj jaroj de la norvega fervojo.
En la teretaĝo de la ekspoziciejo ni povas vidi kelkajn memoraĵojn el la pasinta jarcento, i.a. la mahagonan radportilon kaj la konatan arĝentan fosilon per kiuj vicreĝo Løvenskield malfermis la unuan fervojkonstruaĵon en la jaro 1851. Cetere troviĝas originalaj desegnaĵoj de la fervojpioniro Robert Stephenson, iloj kaj aliaj objektoj uzitoj dum fervojkonstruadoj, kaj granda modelo de la Bergenfervojo kaj la Flamfervojo ĉe stacio Myrdal. Per tiu modelo oni ekhavas impreson pri la grandaj malfacilaĵoj, kiuj la fervojkonstruistoj renkontis en la norvegaj altmontaroj.
En la granda ĉambro staras modelo de relvojo, kiu estas tratranĉita. Tiel oni vidas kiel moderna relvojo estas konstruata. Poste sekvas laŭ unu flanko diversspecaj reloj kaj modeloj de neĝplugiloj.
El la lokomotivmodeloj precipe menciinda estas tiu de la unua norvega lokomotivo numero 1, apartenința al la Norvega Ĉeffervojo. Pri ĝi temas ĉiuj bildoj kaj elpendaĵoj, kovrantaj tutan muron. La numerŝildo kaj la fabrikaĵa ŝildo estas la solaj restaĵoj de la originala lokomotivo.
Kiam ĝi estis elprenita el trafiko, ĝi estis tiel ŝanĝita kaj rekonstruita, ke oni ne trovis kaŭzon enmeti ĝin en la muzeon.
La ŝildoj sur la muro „Eystein" kaj „Magnus" devenas de la tempo, kiam la lokomotivoj portis personajn nomojn anstataŭ numerojn.
Ĉi-ĉio estas nur kelkaj menciindaĵoj pri nia muzeo; la spaco en nia bulteno ja ne permesas detale rakonti ĉion. Tial ni diras al la legantoj de La Internacia Fervojisto: „Venu al Norvegujo kaj vizitu la fervojan muzeon en Hamar. Vi estas kore bonvenaj!"



Larĝtraka lokomotivo Caroline

LA REDAKTORA KUNVENO

La IFEF-redaktoro, kolego Hoen malfermas la kunvenon, kiun ĉeestis preskaŭ ĉiuj landaj redaktoroj aŭ iliaj reprezentantoj.
Li diras ke nur kelkaj landoj obeis la decidon sendi siajn raportojn du monatojn antaŭ la kongreso al la IFEF-redaktoro kaj la landaj redaktoroj. Ankaŭ li plendas pri ne-ricevo de kelkaj sekciaj organoj. Li esperas, ke tio en la estonteco pliboniĝos. Por plifaciligi la superrigardon kaj la laboron de la kompilantoj, li (laŭ instigo de kelkaj landaj redaktoroj) havigos al ili gvidliniojn en formo de demandoj. El la ricevintaj raportoj li konstatis ke preskaŭ ĉiuj redaktoroj mem devas plenigi la gazeton, pro manko je kunlaborantoj el la membraro. La „Internacia Fervojisto" faras en tio rimarkindan escepton, ĉar la redaktoro ricevas sufiĉan kopion.
En sia raporto la redaktoro de F.F.E.A. (Francio) sugestas la jenon: „Ĉar la financoj de IFEF ne ebligas la presadon de pli ampleksa internacia bulteno, kiun nie fierus montri al niaj administracioj, ĉu oni ne povus studi la eblecon de la jena solvo:

A. Eldono ĉiujare de nur unu numero de alloga revuo, kiu ampleksus 30 paĝojn.

B. Malapero de la nuna bulteno.

C. Dissendo de IFEF-cirkuleroj al la landaj sekcioj, kiam necesas por publikigo tute aŭ parte en la naciaj bultenoj.

La IFEF-redaktoro diras ke tiukaze ni revenus al la unuaj jaroj de nia Federacio. Tiam ni ankaŭ sendis nur cirkuleron al la landaj estraranoj, kaj la membroj ricevis nenion. La antaŭa redaktoro, s-ro De Jong, multe penis por forigi tiun mankon per eldono de modesta bulteno, sendata al ĉiuj mebroj. Tio estis granda plibonigo, alte taksata, precipe de la izolaj membroj. Reveni al la antaŭa stato ni nepre ne povas. Krom tio IFEF ne estas eldonisto de Revuo. Ĝia organo estas ligilo inter la dise loĝantaj membroj, kaj ĝia ĉefa tasko estas informi pri la organizaj laboroj kaj pri okazaĵoj sur Esperanta kaj fervoja terenoj.
Sekvas la priparolo de la kongresproponoj de FFEA. Pri la unua: „IFEF sendu sian bultenon rekte per poŝto al siaj membroj", la red. diras ke li informiĝis pri la kostoj. Tiuj estas 6 ned. guldenoj por 100 ekz. Ĉar la sekcioj nenion profitas pro tio, kaj ankaŭ ne malŝarĝiĝis ilia laboro, li malrekomendas la proponon. Propopon du: „IFEF faru sian bulten-titolon iom malpli funebra", komentas s-ino Lemonnier. Ŝi diras ke **pozitiva** anstataŭ **negativa** preso jam donus kontentigan solvon.
Post detala priparolado oni decidas proponi en la laborkunsido ke kelkaj kompetentuloj estos petataj fari desegnon pri nova bulten-kapo.
Punkto tri:„IFEF faru referendumon el inter plurnaciaj kompetentaj membroj siaj, por starigi unujaran planon pri la enhavo de sia bulteno", pro tempomanko ne povas esti detale pritraktata.
Ĉar la Red. Kom. ne havas decidrajton en kongresproponoj, sekvas ĉi-sube la rezultoj de la pritraktado fare de la kongreso pri la proponoj koncernantaj la gazeton: (vidu la februaran numeron de L.I.F.).
Propono 4: Reprenita. Propono 5: Akceptita. Oni petos kelkajn kompetentulojn desegni novan bulten-kapon. Propono 6: Transdonata al la Red. Kom.
En la red. kunveno ni denove notis la adresojn al kiuj oni interŝanĝe sendu

siajn gazetojn. Ĉar tamen eblas ke kelkaj adresoj mankas, sekvas ĉi-tie la kompleta listo:

IFEF-sekretario Jan Lok, Orteliusstraat 108[3], Amsterdam W. (3 ekz.).
IFEF-prezidanto K. G. J. de Jong, Von Liebigweg 26, Amsterdam O.
IFEF-redaktoro. H. Hoen, Von Liebigweg 7, Amsterdam O.

Aŭstrio:	Inĝ. Erich Eichinger, Poŝtoficejo 76/Poŝtfako 117, Wien.
Belgio:	Esperanto, Gare de Bruxelles Central.
Danio:	F-ino Erna Krogh, Rosenvangs Alle 105, Aarhus.
Francio:	S-ro Robert Retault, 12 Rue Montigny, Dieppe (Seine Mar.).
Germanio:	S-ro P. Steinig, Findorffstrasse 106, Bremen.
Hungario:	D-ro Bácskai István, Nepköztársaág - Utja 73-75, Budapest VI.
Hispanio:	S-ro Jozefo Saladrigas, Caridad 34, Badelono.
Italio:	S-ro Gimelli Germano, Via Donato Creti 61, Bologna.
Jugoslavio:	S-ro Zupanic Josip, Tomislavov trg 11, Zagreb I (Prizemno desno).
Nederlando:	S-ro G. G. van Veldhuizen, Cremerstraat 166, Utrecht.
Pollando:	S-ro Erazm Nawrowski, Hetmánska 20, Gdynia Ul.
Svislando:	S-ro Kurt Greutert, Via Lugano 16, Giubiasco (Ti).

KONGRESA MOZAIKO

En Aŭlanko la samideanoj promenadis tra la naturparkon, supreniris la montvojeton kaj gustumis la perspektivon sur lagoj, arboj kaj herbejoj, en kiuj ĉi tie kaj tie eklumis la brikruĝaj tegmentoj de la kamparanaj domoj. Kelkaj suprengrimpis la fortegan elrigardturon. Sed plej bele estis sur la rondelo, je la piedo de la ŝtonturo. Tie ĉi oni sidiĝis en la suna laŭbo, kiun altkreskintaj arboj ĉirkaŭstaris kiel gardistoj. Subite alvenis sinjoro, fotoaparaton enmane, dezirante fotografi. Li ekkriis al la unue konsternita, poste plengorĝe ridanta samideanaro „Bonan salaton!"
„Kial tiel rapide?" Tiu ĉi slogano, kiun mi legis sur granda strattabulo en Vieno, ankoraŭ ne estas konata en la tuta mondo. En Finnlando oni estas kelkfoje iom tro rapide. Tiel estis ekzemple en Tampere. La ŝipo alvenis dum pluvado en la haveno. Dum la pluvado marŝis la „rapidemuloj" al la hotelo. La „flegmuloj" restis kaj estis rekomenpensataj pro sia pacienco: aŭtobuso absorbis kaj kondukis ilin sekaj en la hotelon — kaj ĉio senpage! La lastaj estis vere la unuaj!
Don Carlos, la infanto de Hispanujo. Li ne estas nur figuro el dramo de Schiller. Almenaŭ en Finnlando li vivis. Distinge, nigrakolore vestita, la nobla paleco en la vizaĝo, kaj kiel io-punkto, ne... kiel ekkrisigno tiu eleganta, nigra, ronda ĉapelo!
Oni dezirus ĝin forpreni de la fiera hispano. Sed, kio tio utilus Tiu-ĉi „grandezza", preni la ĉapelon, surmeti ĝin, aŭ nezorge porti ĝin en la mano, tion kapablas do nur hispano! Tion eble ankaŭ ĉiuj sentis, kiuj parte por persona vanteco, aŭ pro nura fanfaronemo pruntis tiun pompan pecon por fotografado.
Ĉiam denove oni povas rimarki novajn vizaĝojn en kongresoj. Proverbo mencias: „La veteranoj formortas". Kial? Ĉu ekzistas personaj kialoj aŭ decidi-

gas la ĉarmo de la kongreslando? Domaĝe, ke oni ne renkontas ĉiam la malnovajn amikojn, bone konatajn el pasintaj kongresoj.
Ĉu angla la mondlingvo? Estas fabelo aŭ malice dissemita onidiro. Kelkfoje oni miras, ke la homoj ne parolas la anglan lingvon. Tiel estis ekzemple en la restoracivagono. Sed ankoraŭ pli malreale estis tiu „manko" ĉe la biletisto de la litvagono, kiu ofertis litkartojn.
Kion niaj ambaŭ svislandanoj rakontis pri siaj anglaj travivaĵoj dum sia norda vojaĝo, eksonis kiel malkaŝa raporto. Niaj kunvojaĝantoj, hazarde en la sama kupeo, nepre ne estis esperantistoj, sed ili komprenis — eble la plej peza vojaĝrememoro — la nepra neceseco de mondlingvo Esperanto.
Finnlando — Utopio inter du mondoj, tiel skribis la „AlgemeenDagblad" kaj informis la leganton i.a. pri tio, ke la plej multaj finnlandanoj posedas sufiĉe bonajn enspezojn. Pro tio ankaŭ la taksiistoj kaj hotelservistaro afable, sed decide rifuzas la servmonon. Sed en la prospektoj estas presite alimaniere. Kaj la estonteco instruos nin pri la vera situacio. Do, la rapida ĵurnalisto enpoŝigis jam delonge sian honorarion. Laŭ mia scio apenaŭ iu vojaĝanto prenos serioze tiun „utopian eraron" en la raporto.

Suomio! Eble la proksimeco de la naturo, la mistera murmado de la nemezureblaj arbaroj kaj la silenta brilado de la sennombraj lagoj verŝis ion en tiujn homojn, kion ni ne konas plu. Tiu persona eco estis sentebla, kiam la „Saŭna-patro" klarigis la mistikon de la finna varmbanejo, kiam li distranĉis la manĝon sur la plato kaj disdonis al ĉiuj por gustumi de tio. Iom da tio vibris ankaŭ en la eco de la knabinoj, kiuj preparis en serena senemocieco manĝeton. Pli forta tio iĝis, kiam la finnlandano el la alta nordo cirkuligis la brandbotelon invitante kiel gastojn la hazarde en sian kupeon enblovitajn eksterlandanojn.
Feliĉa lando, kiu naskigas tiajn homojn! ĉ.l.

DOKUMENTIGO KAJ INFORMIGO EN LA FERVOJA TRAFIKO

La scipovo pri la diversaj terenoj de trafikoj kaj tekniko ne nur plialtigas la kvoton de la spirita laboro, sed ankaŭ kreskigas la specialan literaturon tiurilatan. Tiele ankaŭ ekkonoj kaj spertoj de ĉiuj spirite laborantaj fervojistoj esprimiĝas en la en- kaj eksterlandaj fakpresaĵoj pri trafiko kaj tekniko.
En la rapidpasanta nuntempo ĉiuj progresemaj trafikentreprenoj devas esti fidinde subtenataj per mondvastaj informoj, se ili planas sur teknikaj, ekonomiaj kaj organizaj terenoj. Tiajn informojn oni trovas precipe en natursciencaj, teknikaj kaj ekonomisciencaj presaĵoj.
Sed la artikolo pri la diversaj terenoj de la fervoja kaj ĝenerala trafiko publikigitaj amplekse en revuoj, libroj kaj alia fakliteraturo malebligas al la scienculoj kaj inĝenerieroj informi sin pri ĉiuj novaĵoj ne parolinde pri la studado. La ekkono pri novaj atingaĵoj dependas pli malpli de la hazardo. Pro tio multaj esploroj kaj spertoj restas neutiligataj.
La prezentita materialo pri la fervojoj kaj aliaj trafikentreprenoj devas esti kolektata, resumita kaj metode katalogata, por ke ĝi estu disponebla se necese. Tiucele ofertas sin la moderna metodo de la dokumentigo kaj informigo t.e. la kolekto, ordigo, resumigo kaj utiligo de la literaturo tiamaniere ligante inter scienco kaj praktiko. La fakdokumentigo bone taŭgas por centrale koleti, laŭsisteme ordigi kaj poste disponigi la literaturon laŭdezire.

La Dokumentiga Servo de la Germana Federacia Fervojo transprenis tiun taskon por ĝia tuta tereno. Ĝi prilaboras ĉian literaturon pri la fervojecaro kaj — se ĝi interesas la fervojojn — ankaŭ tiun de la ceteraj trafikentreprenoj. Per kunlaboro kaj interŝanĝo de dokumentoj kun eksterlandaj fervojaj administracioj, precipe kun la Internacia Dokumentiga Oficejoj de la Fervojoj (BDC) en Parizo kaj kun germanaj fakdokumentigaj oficejoj pri la maŝina, konstrua kaj trafika branĉo la dokumentigita literaturo estas kompletigata per la plej nova. La tuta materialo estas kolektata en kartoteko kaj ordigata laŭ la internacia decimala klasifiko. Por informi unuopajn ekspertojn la Dokumentiga Servo peras sendemande definitivan fakliteraturon, se necese ankaŭ kontinue. Je la ĝenerala informo servas la organo „Ekstraktoj el la literaturo pri la fervojecaro" eldonita ĉiumonate. Ĝi enhavas artikolojn el ĵurnaloj aŭ revuoj, recensojn pri eldonitaj libroj kaj informojn pri ekonomio kaj tekniko. La „Ekstraktoj" ne havas oficialan karakteron, ilia enhavo ne devas akordi kun la opinio de la Germana Federacia Fervojo.
Nin esperantistajn fervojistojn aparte interesos, ke la Dokumentiga Servo principe estas preta akcepti fakajn artikolojn en Esperanto.
Kondiĉo estas kompreneble, ke temas pri serioza ellaboraĵo faka, pri kiu la Germana Federacia Fervojo supozeble ne estas informata alimaniere.
Ankaŭ alia esperantlingva literaturo estas konvena, se ĝi koncernas la intereson de la fervojoj. Preferinde oni kontaktu antaŭe kun la „Sekretariejo de la Germana Esperanta Fervojista Asocio, Frankfurt (M), Karlstrasse 4-6" pri la elektota temo. GEFA siaflanke estos preta doni al la Dokumentiga Servo tradukon aŭ ekstrakton el la enhavo. W. Barnickel.

LA HISTORIO DE LA FERVOJA BILETO

Ni, homoj de la nuna tempo, trovas la plej ordinara afero de la mondo, ke ni, kiam ni volas vojaĝi ien ajn, simple iras al la stacidomo kaj aĉetas tie nian bileton, kiu donas al ni la permeson komforte eksidi en moderne ekipita vagono. Sed en la jaro 1825, kiam la unua fervoja linio estis inaŭgurata inter Stockton kaj Darlington (Anglujo), la veturbileto ankoraŭ ne estis eltrovita. Tion faris poste Thomas Edmondson, kvakero el Lancashire, kiu mortis en 1851. Antaŭ la jaro 1825 la vojaĝado okazis per omnibuso. Jam tiam oni komprenis, ke oni ne povas simple eksidi en la veturilo por fari vojaĝon sen antaŭaj aranĝoj. La vojaĝontoj devis dudek-kvar horojn antaŭ la forveturo rezervigi sian lokon. Tio okazis en la loka drinkejo. Precipe unu drinkejo estis famkonata loko kiel kolektiĝejo de vojaĝantoj. Ĝi estis la „George" en la Borough Highstreet en Londono.
Nun en la sama loko troviĝas la granda konstruaĵo de la britaj fervojoj. Sed antaŭe oni povis tie rezervigi sian lokon kaj samtempe trinki glason da biero. La lokrezervado estis temporaba afero, ĉar ju pli longe la interesuloj devis atendi, des pli da glasoj ili trinkis, kaj ĝuste tio estis la celo de la drinkejestro. La vojaĝonto devis diri sian nomon, kiun veturilon li bezonas, ĉu li deziras sidi interne aŭ ekstere, ĉu li preferas angulan lokon, ktp. Tiam la estro skribis ĉion sur tri paperetojn. Unu ekzempleron ricevis la vojaĝonto, la dua restis en la drinkejo kaj la tria estis donata al la kondukisto de la veturilo. Se oni do perdis sian bileton aŭ se ĝi perdiĝis en la drinkejo, tiam oni tamen povis konsulti la aliajn biletojn. Tia kontrolo estis tre utila, ĉar la vojaĝonto bezonis pagi ĉe la ricevo de la bileto nur parton de la veturprezo. Ĉe la fino de la vojaĝo li devis pagi la reston. Efektive tre saĝa aranĝo; se la omnibuso

akcidientis aŭ vojeraris, kio kelkfoje okazis en tiu tempo, tiam li almenaŭ ne perdis la tutan vojaĝsumon.
Sed kiam, kiel dirite, la unua fervojlinio aperis, oni komprenis, ke la ĝisnuna eldonado de biletoj kostus tro multe da tempo. Anstataŭ la paperetojn la moderna fervojkompanio eldonis rektagulajn kuprajn platetojn, sur kiuj staris la nomo de la kompanio, la stacio, kien oni iros, kaj la numero de la serio. Nur vojaĝontoj en la tria klaso ricevis tian plateton. Al la malmultaj riĉaj vojaĝantoj de la unua kaj dua klasoj oni donis nur paperetojn. La numeroj de la platetoj indikis samtempe la proksimuman sinsekvon, en kiu la personoj rajtis preni lokon. Tiu aranĝo verdire ankaŭ nuntempe estus tre utila, ĉar kiel ofte okazas, ke tiuj, kiuj unue prenis siajn biletojn, estas forpuŝataj de tiuj, kiuj venis en la lasta momento.
La kuprajn platetojn la vojaĝantoj ne rajtis konservi. Dum la veturo la konduktoro prenis ilin kaj metis ilin en ledan sakon por poste ilin redoni al la staciestro, kiu eldonis ilin. Sed la platetoj ne havis longan vivon. La nomita Thomas Edmondson eltrovis la modernajn biletojn. Ĉi tiu Thomas estis sinsekve lignaĵisto kaj spicisto, antaŭ ol li fariĝis staciestro en Milton. Dum la tempo, kiam li ne bezonis deĵori sur la kajo por doni la signalon por la forveturo de la vagonaro, li okupis sin pripensante pli simplan metodon por numerigi la fervojajn biletojn. Li konstruis lignan blokon, en kiu reliefe troviĝis la vagonklaso kaj la plej oftaj stacioj. Tiam li prenis ujon kun numeritaj pecoj el kartono. Poste li elpensis sistemon, kiu ebligis laŭvice numerigi kaj eldonigi la kartetojn. Ne estis malfacile konstrui dato-maŝinon laŭ tiu modelo. En la muzeo de Lancaster oni povas ankoraŭ nun vidi tian malnovan maŝinon, faritan de la filo de Thomas Edmondson. Nuntempe la firmo Edmondson faras maŝinojn, kiuj pretigas dekmil fervojajn biletojn en unu horo. Ankaŭ la formato de la kartetoj estas eltrovaĵo de Edmondson. Preskaŭ ĉiuj landoj transprenis tiun formaton. Kompreneble estas esceptoj. Ĝis antaŭ ne longe en Litovio la kartetoj havis longecon de dektri cm. Ankaŭ kelkaj amerikaj kompanioj havas aliajn modelojn. En Persujo, kie la fervojreto havas tre malgrandan longecon, oni vojaĝas kun biletoj de dek ĝis dudek cm. En Borneo oni uzas rondajn biletojn. Sed plej interesa estas la lando de la nizamo. Tie la fervoja bileto samtempe donas la rajton al tagmanĝo en la stacio de alveno. Tio estas imitinda ekemzplo! Sed tiam niaj stacidomaj restoracioj devus alkonstrui nekalkuleblajn etaĝojn! La nova devizo estus: Se vi malsatas, vojaĝu per fervojo!
Sed unu karteto ne havas sian originon en Anglujo. Ĝi estas la peronkarteto, kiu donas la eblecon adiaŭi kaj akcepti amikojn sur la perono. Ĝia uzado komenciĝis sur la kontinento de Eŭropo.

(El „La Praktiko" de majo 1960)

UNESKO HONORIGAS LA NOMON DE D-RO ZAMENHOF

Efektivigante la unuaniman decidon de la Plenuma Komitato de UNESKO akcepti la proponon de Brazilo kaj Japanujo celebri la 100-jaran datrevenon de la naskiĝo de D-ro Zamenhof, aŭtoro de la Internacia Lingvo, la Ĝenerala Direktoro de UNESKO sendis al ĉiuj Registaroj kaj Naciaj UNESKO-Komisionoj cirkuleran leteron de la 15-a de februaro 1960, invitante ilin celebri tiun datrevenon en 1960.
(Laŭ Unesco-Features kaj UEA-informservo)

LA VOĈO DE AMERIKO

En sia Esperanto-programo de la 8-a de julio la Voĉo de Ameriko disaŭdigis intervjuon kun D-ro Alan T. Waterman, Direktoro de la Nacia Scienca Fondaĵo en Washington, responde al demandoj ricevitaj de D-ro Andrzej Grebecki, la landa delegito de ISAE (Internacia Scienca Asocio Esperantista) en Polujo. Kelkaj el la demandoj de la pola sciencisto pritraktis la manieron, en kiu sciencaj laboroj estas organizataj kaj financataj en Usono.
Li tuŝis la gravan kaj delikatan temon de la rilatoj inter baza esploro kaj la uzo de sciencaj eltrovaĵoj por praktikaj celoj: „Se la scienco estas grandparte financata de la industrio..., ĉu tio ne kreas tendencon subordigi ĉion al miopa praktiko? Kaj kion fari por defendi la teorian sciencon, kiu ne donas profiton senprokraste?"
Parto de la respondo de D-ro Waterman estis: „La danĝero ekzistas. Estas malfacile trovi monon por ĉio, kion sciencistoj kaj inĝenieroj deziras fari. En iu momento, en iu lando, tiuj aĵoj, kiuj havas tujan praktikan utilecon, ĉiam ŝajnas esti la plej urĝaj. Sed estas necese kompreni, ke la plej granda progreso de la scienco venas de la baza esploro".
La Esperanto-programa de la Voĉo de Ameriko samtage ankaŭ respondis al demandoj ricevitaj el Hungario kaj Koreo, aŭdigis paroladon pri la usona lerneja sistemo kaj prezentis intervjuojn kun bone konataj esperantistoj el Centra Ameriko kaj Japanujo.
La Voĉo de Ameriko ĝis nun disaŭdigis sep malsamajn 30-minutajn Esperanto-programojn entute 20-foje en marto, aprilo, junio kaj julio.
Rezulte de tiuj programoj ĝi ricevis ĝis la fino de junio proksimume 900 leterojn el 64 landoj. Raportoj pri la ricevo de la programoj venis el 46 landoj. Pli ol 350 demandoj por la rubriko „Demandoj kaj respondoj pri Ameriko" estas ricevitaj.

Radio-programoj de la Voĉo de Ameriko en multaj lingvoj atentigis pri la Esperanto-programoj. Intervjuoj pri Esperanto estas disaŭdigitaj en diversaj lingvoj.

LA INTERNACIA MONO NUN ANKAŬ EN FORMO DE MONEROJ

Jam de pli ol dek jaroj funkcias tra la tuta mondo la internacia monunuo la „stelo", kiu multe helpas al plisimpligo de kurzaj komplikaĵoj. Iniciatis kaj enkondukis la stelon „Universala Ligo", la mondorganizaĵo por mondfederalismo, kies oficiala lingvo estas la Internacia Lingvo Esperanto. Prezidanto de U.L. estas Prof. E. Privat.
Ĝis nun la stelo cirkulis nur en formo de kuponoj. Okaze de la centjara datreveno de la naskiĝo de D-ro Zamenhof U.L. decidis lanĉi ankaŭ monerojn, nome de 1, 5 kaj 10 steloj.
La monerojn faris la Ŝtata Monfarejo Nederlanda, kies estro, D-ro J. W. A. van Hengel fine de junio oficiale transdonis la unuajn ekzemplerojn al la vic-prezidantino de U.L., S-ino Julia Isbrucker, kaj al la sekretario, S-ro Andreo Cseh. La solenaĵo okazis en ĉeesto ankaŭ de la aliaj estraranoj de U.L. loĝantaj en Nederlando, kiel ankaŭ de Ma. G. H. Slotemaker de Bruïne, estrarano de la Mondasocio de Mondfederalistoj, samtempe estrarano de la nederland sekcio de tiu asocio. Ĉeestis plue S-ro Denis Lovelace, brito, kiu havas la funkcion de sekretario de la junularsekcio de la supremenciita Mond-

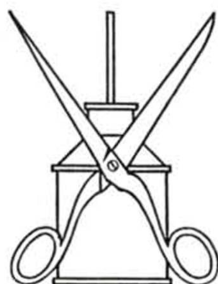
asocio de Mondfederalistoj en la ĉefsidejo de tiu organizaĵo, troviĝanta en Nederlando.
Kvankam la stelokuponoj retos pli utilaj por pagado al eksterlando per sendado en leteroj, la moneroj tamen estos uzeblaj en ĉiuj internaciaj renkontiĝoj. La tuta sistemo estas praktika kaj solida kaj meritas ĉies fidon. La valoro de la kuponoj kaj moneroj estas bonorde kovrita de nederlanda valuto en banko. Principe la internacia mono ne estas ligita al la Esperantomovado, sed povas esti uzata de ĉiu. Necesas nur diskonigi la ekzistantan eblecon. La valoro de la stelo estas 0.25 ned. gld. aŭ Us. $ 0.07.

ESPERANTO-EKSPOZICIO EN SONDRIO

Nova Esperantista Grupo-Sondrio, por interesigi la publikon, decidis organizi Esperantan ekspozicion en Sondrio dum venonta aŭtuno.
Tiucele ni petas sendi ĉian esperantaĵon ne pli malfrue ol en la fino de oktobro 1960. Adreso: Via Caimi N 8, Sondrio, Italio.

INAŬGURO DE ZAMENHOFBULVARDO

En la feria semajno en Zwolle okazos la 5-an de septembro la inaŭguro de Zamenhof-Bulvardo en tiu urbo. Montru via interesiĝon per via ĉeesto.



ESPERANTA GAZETSERVO

En ĵusaperinta biografio de Eddy Cantor, la konata usona film- kaj radioaktoro, staras sur paĝo 183: „Unue necesa estas, laŭ mia opinio, ke ĉiuj popoloj, ĉie en la mondo, povu kompreni unu la alian. Sen komuna lingvo tio certe ne estas ebla. Mi volonte sugestas al la Unuiĝintaj Nacioj, ke ĉiuj lernejanoj el ĉiuj aliĝinta landoj lernu komunan lingvon (krom la nacian kompreneble) kaj ke ili devas komenci per tio ĉiuj je la sama tago. Mi kredas, ke tiu tago en la mondhistorio estus menciata kiel inaŭguro de nova grandioza epoko. Efektiva unueco inter la popoloj estus efektivigebla. La 24-a de oktobro — la UNO-tago — estus tre konvena por komenci la instruadon pri tiu internacia lingvo".



Redaktoro H. Hoen, Von Liebigweg 7, Amsterdam O, Nederlando.